

Universal joint.

Publication number: EP0284647 (A1)

Publication date: 1988-10-05

Inventor(s): ANDRA RAINER DR; GARTNER FALK

Applicant(s): FREUDENBERG CARL FA [DE]

Classification:

- International: F16D3/20; F16D3/00; F16D3/12; F16D3/70; F16D3/76;
F16D3/16; F16D3/08; F16D3/12; F16D3/50; (IPC1-
7): F16D3/00; F16D3/70; F16D3/76

- European: F16D3/00; F16D3/70; F16D3/76

Application number: EP19870111220 19870804

Priority number(s): DE19873709768 19870325

Also published as:

EP0284647 (B1)

DE3709768 (A1)

JP83318319 (A)

JP7023728 (B)

Cited documents:

US2995907 (A)

US2037048 (A)

FR1225889 (A)

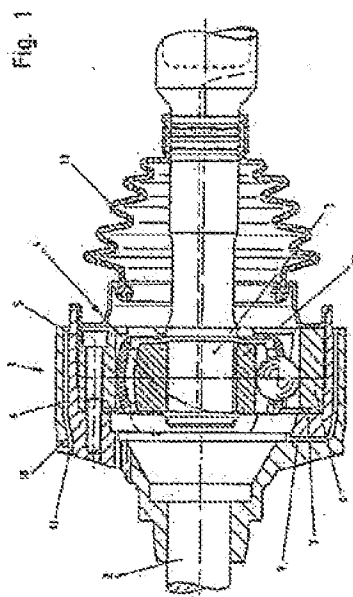
GB857420 (A)

FR1205789 (A)

more >>

Abstract of EP 0284647 (A1)

1. A universal joint for an axle drive, in which the two ends of the shaft are connected by a clutch housing (1) and a joint (4), the joint (4) being surrounded on the outside by the clutch housing (1), and a support sleeve (5) made of metallic material being provided between the joint (4) and the clutch housing (1), and the support sleeve (5) being fitted with a flange projection (7) facing radially inwards which has an axial spacing from the clutch housing (1), and the support sleeve (5) being connected to this clutch housing (1) in a relatively mobile manner by means of a first damping layer (6) made of rubber, characterized in that the first damping layer (6) having a thickness of 0.5 to 5 mm has an axial length which corresponds to at least five times the value of its thickness, in that the flange projection (7) touches the joint (4); in the region of an end face of its outer ring (8), in that the gap formed by the axial spacing between the flange projection (7) and the clutch housing (1) is bridged by a second damping layer (9) made of rubber, in that the flange projection (7) is lifted on the side facing away from the outer ring (8) with carriers (10) of column-shaped construction projecting axially or radially and distributed evenly on the circumference, in that the carriers (10) engage in correspondingly designed carrier openings in the clutch housing (1), in that spacings are provided between the carrier openings and the carriers (10), and in that the spacings are bridged by third damping layers (11) made of rubber.



Data supplied from the esp@cenet database — Worldwide



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

Veröffentlichungsnummer:

**0 284 647
A1**

①

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

② Anmeldenummer: 87111220.7

③ Int. Cl.⁴ **F16D 3/00**, **F16D 3/76**,
F16D 3/70

④ Anmeldetag: 04.08.87

⑤ Priorität: 25.03.87 DE 3709768

⑥ Veröffentlichungstag der Anmeldung:
05.10.88 Patentblatt 38/40

⑦ Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

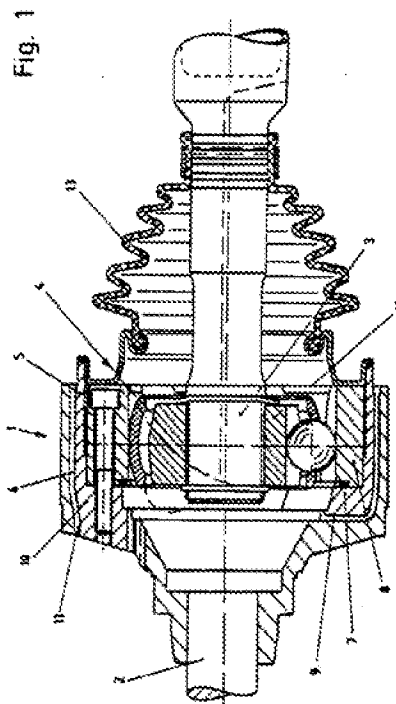
⑧ Anmelder: **Firma Carl Freudenberg**
Höhnerweg 4
D-6940 Weinheim/Bergstrasse(DE)

⑨ Erfinder: **Andrä, Rainer, Dr.**
Dehmer Strasse 19
D-6250 Limburg 5(DE)
Erfinder: **Gärtner, Falk**
Mudauer Ring 215
D-6800 Mannheim 51(DE)

⑩ Vertreter: **Weissenfeld-Richters, Helga, Dr.**
Höhnerweg 2
D-6840 Weinheim/Bergstrasse(DE)

⑪ Winkelbewegliche Wellenkupplung.

⑫ Eine winkelbewegliche Wellenkupplung für einen Achsantrieb, umfassend eine Kupplungsglocke (1) an einem Wellenende (2), die das andere Wellenende (3) in radialem Abstand wenigstens teilweise übergreift, wobei der so gebildete Spalt durch ein radial innen- und außenseitig unverdrehbar festgelegtes Gleichlaufgelenk (4) überbrückt ist. Das Gleichlaufgelenk (4) liegt außenseitig an einer Stützhülse (5) aus metallischem Werkstoff an, wobei die Stützhülse (5) und die Kupplungsglocke (1) durch wenigstens eine Dämpfungsschicht (6) aus Gummi relativ beweglich verbunden sind und wobei die Dämpfungsschicht (6) bei einer Dicke von 0,5 bis 5 mm eine axiale Länge aufweist, die wenigstens dem fünffachen Wert ihrer Dicke entspricht.



EP 0 284 647 A1

Winkelbewegliche Wellenkupplung

Die Erfindung betrifft eine winkelbewegliche Wellenkupplung für einen Achsantrieb, umfassend eine Kupplungsglocke an dem einen Wellenende, die das andere Wellenende in radialem Abstand axial übergreift, wobei der so gebildete Spalt durch ein radial innen- und außenseitig unverdrehbar festgelegtes Gleichlaufgelenk überbrückt ist.

Winkelbewegliche Wellenkupplungen der vorgenannten Art sind an sich bekannt und gelangen im Bereich des Vorderradantriebes von Kraftfahrzeugen zur Anwendung. Sie haben wegen unzureichender Gebrauchsdauer in schweren und leistungsstarken Kraftfahrzeugen bisher keine nennenswerte Anwendung gefunden.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine winkelbewegliche Wellenkupplung der eingangs genannten Art derart weiterzuentwickeln, daß eine problemlose Verwendung auch in schweren Kraftfahrzeugen möglich ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß das Gleichlaufgelenk außenseitig an einer Stützhülse aus metallischem Werkstoff anliegt, daß die Stützhülse und die Kupplungsglocke durch wenigstens eine Dämpfungsschicht aus Gummi relativ beweglich verbunden sind und daß die erste Dämpfungsschicht bei einer Dicke von 0,5 bis 5 mm eine axiale Länge aufweist, die wenigstens dem fünffachen Wert ihrer Dicke entspricht, vorteilhaft wenigstens dem achtfachen Wert der Dicke. Unter Vermeidung jeglicher Exzentrizitäten des fliegend in dem Gleichlaufgelenk gelagerten Wellenendes ergibt sich durch diese Ausbildung der Wellenkupplung eine ausgezeichnete, gegenseitige Isolierung der in beiden Wellenenden wirkenden, hochfrequenten Drehschwingungen. Diese werden zum einen vom Motor selbst erregt und zum anderen durch die Abrollbewegung des Reifenprofils auf der Fahrbahnoberfläche.

Sie sind daher stets vorhanden und können sich in der erfindungsgemäßen Kupplung nicht in ungünstiger Weise gegenseitig verstärken und zu einer Überlastung des Gleichlaufgelenkes führen. Eine Verwendung auch in schweren Fahrzeugen ist dadurch ohne weiteres möglich.

Die erste Dämpfungsschicht weist bei einer besonders geringen Dicke in radialer Richtung eine besonders große Länge in axialer Richtung auf und verbindet die Stützhülse und die Kupplungsglocke gewöhnlich auf dem gesamten Umfang. Beide Maschinenteile sind dadurch in ausgezeichneter Weise relativ beweglich in Umfangsrichtung und in axialer Richtung, während sich zugleich eine ausgezeichnete Führung in radialer Richtung ergibt. Selbst bei höchsten Drehzahlen treten daher keinerlei schwingungsverursachende Unwuchtigkeiten

auf. Gleichwohl lassen sich für die Herstellung der ersten Dämpfungsschicht die einschlägig verwendeten, üblichen Gummiqualitäten verwenden, bevorzugt solche mit einer Härte Shore A von etwa 65 bis 85.

Für Anwendungsfälle, in denen das auszurüstende Kraftfahrzeug mit einer üblichen Sommerbereifung sowie mit einem 4-Zylinder-Verbrennungsmotor ausgestattet ist, hat es sich als ausreichend bewährt, wenn nur eine einzige Dämpfungsschicht vorhanden ist, die die Stützhülse und die Kupplungsglocke auf dem gesamten Umfang verbindet. Beispielsweise in Fällen, in denen eine grobstollige Winterbereifung zur Anwendung gelangt, kann es demgegenüber zweckmäßig sein, wenigstens zwei entsprechend ausgebildete Dämpfungsschichten in radialer Richtung aufeinander folgen zu lassen und zwischen den beiden eine dünnwandige metallische Trennhülse anzuordnen. Die radialen Schichtdicken jeder der beiden Dämpfungsschichten können in einem solchen Falle in der Nähe des unteren, in Patentanspruch 1 angegebenen Grenzwertes angesiedelt sein, um das Auftreten von Unwuchterscheinungen zu vermeiden.

Die Stützhülse kann mit einem nach innen weisenden Flanschvorsprung versehen werden, der einen axialen Abstand von der Kupplungsglocke aufweist und das Gleichlaufgelenk im Bereich einer Stirnfläche seines Außenringes berührt. Die Erzielung einer in axialer Richtung präzisen Zuordnung zwischen der Stützhülse und dem Außenring des Gleichlaufgelenkes wird dadurch erleichtert, insbesondere in Fällen, in denen beide Teile in axialer Richtung verschraubt sind. Für die Erzielung eines schwingungsfreien Betriebes ist diese Möglichkeit von großer Bedeutung.

Eine gute gegenseitige Zuordnung zwischen der Stützhülse und der Kupplungsglocke läßt sich erzielen, wenn der durch den vorstehend angegebenen, axialen Abstand gebildete Spalt durch eine zweite Dämpfungsschicht aus Gummi überbrückt ist. Auch bei extremen Lenkeinschlägen und bei der Übertragung großer Drehmomente wird hierdurch eine axiale, gegenseitige Verschiebung weitgehend ausgeschlossen. Auch in einem solchen Falle werden daher keine störenden Schwingungen zwischen den beiden verbundenen Wellenenden übertragen.

Nach einer anderen Ausgestaltung ist es vorgesehen, daß der Flanschvorsprung auf der von dem Außenring abgewandten Seite mit axial oder radial vorspringenden, gleichmäßig auf dem Umfang verteilten, säulenförmig ausgebildeten Mitnehmern versehen ist, daß die Mitnehmer in entsprechend

gestalteten Mitnehmeröffnungen der Kupplungsglocke eingreifen und daß zwischen den Mitnehmeröffnungen und den Mitnehmern Abstände vorgesehen sind. Eine gegenseitige Berührung der aus Metal bestehenden Mitnehmern und Mitnehmeröffnungen der Kupplungsglocke ist hierdurch unter normalen Betriebsbedingungen ausgeschlossen, wird jedoch in extremen Betriebssituationen bewußt in Kauf genommen, um einer Zerstörung der ersten und/oder der zweiten Dämpfungsschichten vorzubeugen.

Eine solche Ausführung der erfindungsgemäßen Wellenkupplung zeichnet sich somit durch gute Notlaufeigenschaften aus. Auch ist es möglich, die vorstehend angesprochenen Abstände zwischen den Mitnehmern und den Mitnehmeröffnungen durch dritte Dämpfungsschichten aus Gummi zu überbrücken. Neben einer Vermeidung von Anschlaggeräuschen ergibt sich hierdurch ein nur allmählicher Kraftanstieg bei der Übertragung großer Drehmomente. Die Belastbarkeit der Wellenkupplung ist dadurch deutlich erhöht.

Die dritten Dämpfungsschichten können darüberhinaus im Umfangsrichtung beiderseits zwischen den Mitnehmern und den Mitnehmeröffnungen durch zu diesen parallele Ausnehmungen unterbrochen sein, wobei die Ausnehmungen der dritten Dämpfungsschichten zweckmäßig einem jeden Mitnehmer bei halbmondförmigem Profil in Umfangsrichtung gegenüber zugeordnet sind und sich über die gesamte Länge der dritten Dämpfungsschichten erstrecken. Der Kraftanstieg bei Übertragung hoher Drehmomente wird hierdurch gemildert.

In Hinblick auf eine kostengünstige Herstellung der erfindungsgemäßen Wellenkupplung hat es sich als zweckmäßig bewährt, wenn die ersten, die zweiten und die dritten Dämpfungsschichten einstückig verbunden sind. Sie weisen im Regelfalle auch eine im wesentlichen übereinstimmende Dicke auf.

Der Gegenstand der vorliegenden Erfindung wird nachfolgend durch die als Anlage beigefügten Zeichnung weiter erläutert. Es zeigen:

Figur 1 eine winkelbewegliche Wellenkupplung der erfindungsgemäßen Art in längsschnittener Darstellung.

Figur 2 die winkelbewegliche Wellenkupplung gemäß Figur 1 in einer Ansicht von vorn.

Die in Figur 1 gezeigte Wellenkupplung umfaßt die Kupplungsglocke 1, die unverdrehbar an dem einen Wellenende 2 festgelegt ist. Sie umschließt das andere Wellenende 3 in radialem Abstand auf einer gewissen axialen Länge. In dem durch den Abstand gebildeten Spalt ist das Gleichlaufgelenk 4 angeordnet, das die Übertragung eines Drehmomentes zwischen den Wellenenden 2, 3 erlaubt. Es ist

zur Erreichung diesen Zweckes durch eine sich in axialer Richtung erstreckende, Vielkeilverzahnung mit dem Wellenende 3 verbunden und durch eine gegenseitige Verschraubung mit der Stützhülse 5. In beiden Fällen gelangen somit formschlüssige Verbindungselemente zur Anwendung, die eine Relativverdrehung einerseits zwischen dem Wellenende 3 und dem Innenring 12 des Gleichlaufgelenkes und andererseits zwischen der Stützhülse 5 und dem Außenring 8 des Gleichlaufgelenkes mit völliger Sicherheit ausschließen. Die Anwendung entsprechender Verbindungselemente in bezug auf die Festlegung eines Gleichlaufgelenkes an zu verbindenden Wellenenden ist an sich bekannt und nicht Gegenstand der vorliegenden Erfindung. Diese bezieht sich vielmehr auf das Vorhandensein der speziell dimensionierten ersten Dämpfungsschicht 6, welche die den Außenring 8 des Gleichlaufgelenkes 4 tragende Stützhülse 5 relativ verdrehbar mit der Kupplungsglocke bindet und eine Isolierung pro frequenter Drehschwingung bewirkt. Diese können daher nicht mehr zum Auftreten von Kraftspitzen im Bereich des Gleichlaufgelenkes 4 führen und eine vorzeitige Zerstörung desselben bewirken. Auch eine Verwendung in schweren Kraftfahrzeugen ist dadurch problemlos möglich.

Bei dem in Figur 1 bezeichneten Ausführungsbeispiel berühren sich der Außenring 8 und die Stützhülse 5 nur im Bereich einer geringen axialen Erstreckung, während im übrigen Bereich ein Luftspalt geringer, radialer Breite zwischen beiden vorhanden ist. Die bei Einleitung von Schwingungen in der Dämpfungsschicht 6 induzierte Wärme kann dadurch nicht in störendem Maße auf das Gleichlaufgelenk übertragen werden und zu einer nachteiligen Veränderung des darin enthaltenen Schmierstoffes führen. Die gebräuchlichen Schmierfette lassen sich daher weiterhin verwenden.

Die Stützhülse 5 ist an einem Ende mit einem nach innen ragenden Flanschvorsprung 7 versehen, der unmittelbar an dem Außenring 8 des Gleichlaufgelenkes 4 anliegt und in gleichmäßig auf dem Umfang verteilten Flächenbereichen von sich in axialer Richtung erstreckenden Gewindebohrungen durchbrochen ist. Dies dient der Aufnahme der für die Verschraubung des Außenringes 8 mit der Stützhülse 5 benötigten Gewindebolzen.

Auf der von dem Außenring 8 abgewandten Seite ist zwischen dem Flanschvorsprung 7 und der Kupplungsglocke 1 ein sich im wesentlichen in radialer Richtung erstreckender Spalt vorhanden, der durch das Gummi der zweiten Dämpfungsschicht 9 überbrückt ist. Ihr Vorhandensein bewirkt eine präzise gegenseitige Zuordnung der Stützhülse 5 zu der Kupplungsglocke 1 in axialer Richtung. Auch beim Auftreten extremer Überlastungen kann sich in dieser Richtung somit

keine nennenswerte Relativverlagerung zwischen beiden Teilen ergeben.

Darüberhinaus weist der Flanschvorsprung im Bereich der Gewindebohrung auf der von dem Außenring abgewandten Seite axial vorspringende, säulenförmig ausgebildete Mitnehmer 10 auf, die in entsprechend gestaltete Mitnehmeröffnungen eingreifen.

Dabei sind zwischen den Mitnehmeröffnungen und den Mitnehmern 10 Abstände in allen Richtungen vorhanden, welche durch das Gummi der dritten Dämpfungsschichten 11 überbrückt sind. Plötzlich auftretende Überlastungen werden hierdurch federnd aufgefangen, was eine unbeabsichtigte Beschädigung der ersten Dämpfungsschichten 6 weitgehend ausschließt. Die Dämpfungsschichten 6, 9 und 11 haben eine übereinstimmende Schichtdicke. Sie sind einstückig ineinander übergehend ausgebildet und bestehen aus demselben gummielastischen Werkstoff einer Härte Shore A von 75.

Die Stützhülse 5 ist auf der dem Verbrennungsmotor zugewandten Seite, d. h. auf der von dem Wellenende 2 abgewandten Seite des Gleichlaufgelenkes mit einem umlaufenden, sich in axialer Richtung erstreckenden Vorsprung versehen, der das Gleichlaufgelenk 4 in axialer Richtung überragt und dem flüssigkeitsdichten, statisch runden Anschluß des Faltenbalges 13 dient. Das andere Ende desselben ist unverdrehbar und flüssigkeitsdicht an der Oberfläche der Antriebswelle festgelegt, beispielsweise unter Zuhilfenahme eines an sich bekannten Schlauchbinders. Relativverdrehungen zwischen den beiden Enden können unter normalen Betriebsbedingungen nicht auftreten. Die Gebrauchsdauer des Faltenbalges 13 ist dadurch als sehr hoch anzusetzen. Eine Kontrolle oder Ergänzung des enthaltenen Schmierstoffvorrates ist im allgemeinen entbehrlich.

Die Vorderansicht der vorstehend beschriebenen Wellenkupplung wird in Figur 2 gezeigt. Sie ist dadurch gekennzeichnet, daß die Kupplungsglocke 1 außen- und innenseitig durch einander konzentrisch umschließende Ringflächen begrenzt ist. In der Zwischenzone weist die Kupplungsglocke 1 6 gleichmäßig auf dem Umfang verteilte Mitnehmeröffnungen auf, die sich senkrecht zur Zeichenebene erstrecken und die in gleicher Richtung verlaufenden, säulenförmig ausgebildeten Mitnehmer 10 der Stützhülse 5 in Abständen umschließen.

Letztere sind durch den gummielastischen Werkstoff der dritten Dämpfungsschichten 11 überbrückt, welche in Umfangsrichtung beiderseits zwischen den Mitnehmern 10 und den Mitnehmeröffnungen durch zu diesen parallele Ausnehmungen 13 unterbrochen sind. Die Ausnehmungen 13 der dritten Dämpfungsschichten 11 sind einem

jeden Mitnehmer 10 bei halbmondförmiges Profil in Umfangsrichtung spiegelbildlich zugeordnet und erstrecken sich über die gesamte axiale Länge der dritten Dämpfungsschichten. Der sich bei einer Relativverdrehung zwischen der Stützhülse 5 und der Kupplungsglocke 1 ergebende Kraftanstieg verläuft dementsprechend allmählich und unter Vermeidung eines sprunghaften Anstieges. Überlastungsbedingte Zerstörungen insbesondere der ersten und der zweiten Dämpfungsschicht 6, 9 werden dadurch weitgehend ausgeschlossen.

Die erfindungsgemäße Wellenkupplung zeichnet sich durch einen relativ einfachen Aufbau aus. Sie gewährleistet eine präzise, rotationssymmetrische Führung der Antriebswelle in der Kupplungsglocke. Dennoch werden hochfrequente Schwingungen in guter Weise isoliert. Sie können daher weder zu einer vorzeitigen Zerstörung des Gleichlaufgelenkes führen noch sich akustisch in dem angeschlossenen Kraftfahrzeug bemerkbar machen.

Ansprüche

1. Winkelbewegliche Wellenkupplung für einen Achsantrieb, umfassend eine Kupplungsglocke an dem einen Wellenende, die das andere Wellenende in radialem Abstand axial wenigstens teilweise übergreift, wobei der so gebildete Spalt durch ein radial innen- und außenseitig unverdrehbar festgelegtes Gleichlaufgelenk überbrückt ist, dadurch gekennzeichnet, daß das Gleichlaufgelenk (4) außenseitig an einer Stützhülse (5) aus metallischem Werkstoff anliegt, daß die Stützhülse (5) und die Kupplungsglocke (1) durch wenigstens eine Dämpfungsschicht aus Gummi relativ beweglich verbunden sind und daß die erste Dämpfungsschicht (6) bei einer Dicke von 0,5 bis 5 mm eine axiale Länge aufweist, die wenigstens dem fünffachen Wert ihrer Dicke entspricht.

2. Wellenkupplung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Stützhülse (5) mit einem nach innen weisenden Flanschvorsprung (7) versehen ist und daß der Flanschvorsprung (7) einen axialen Abstand von der Kupplungsglocke (1) aufweist und das Gleichlaufgelenk (4) im Bereich einer Stirnfläche seines Außenringes (8) berührt.

3. Wellenkupplung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der durch den axialen Abstand zwischen dem Flanschvorsprung (7) und der Kupplungsglocke (1) gebildete Spalt durch eine zweite Dämpfungsschicht (9) aus Gummi überbrückt ist.

4. Wellenkupplung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Flanschvorsprung (3) auf der von dem Außenring (8) abgewandten Seite mit axial oder radial vorspringenden, gleichmäßig auf

dem Umfang verteilten, säulenförmig ausgebildeten Mitnehmern (10) versehen ist, daß die Mitnehmer (10) in entsprechend gestaltete Mitnehmeröffnungen der Kupplungsglocke (1) eingreifen und daß zwischen den Mitnehmeröffnungen und den Mitnehmern (10) Abstände vorgesehen sind.

5. Wellenkupplung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Abstände durch dritte Dämpfungsschichten (11) aus Gummi überbrückt sind.

6. Wellenkupplung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die dritten Dämpfungsschichten (11) in Umfangsrichtung beiderseits zwischen den Mitnehmern und den Mitnehmeröffnungen durch zu diesen parallelen Ausnahmen (13) unterbrochen sind.

7. Wellenkupplung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausnahmen (13) der dritten Dämpfungsschichten (11) einem jeden Mitnehmer (10) bei halbmondförmigen Profil in Umfangsrichtung spiegelbildlich zugeordnet sind und sich über die gesamte axiale Länge der dritten Dämpfungsschichten (11) erstrecken.

8. Wellenkupplung nach Anspruch 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten, die zweiten und die dritten Dämpfungsschichten (6, 9, 11) einstückig verbunden sind.

9. Wellenkupplung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten, die zweiten und die dritten Dämpfungsschichten (6, 9, 11) eine im wesentlichen übereinstimmende Dicke haben.

35

40

45

50

55

5

Fig. 1

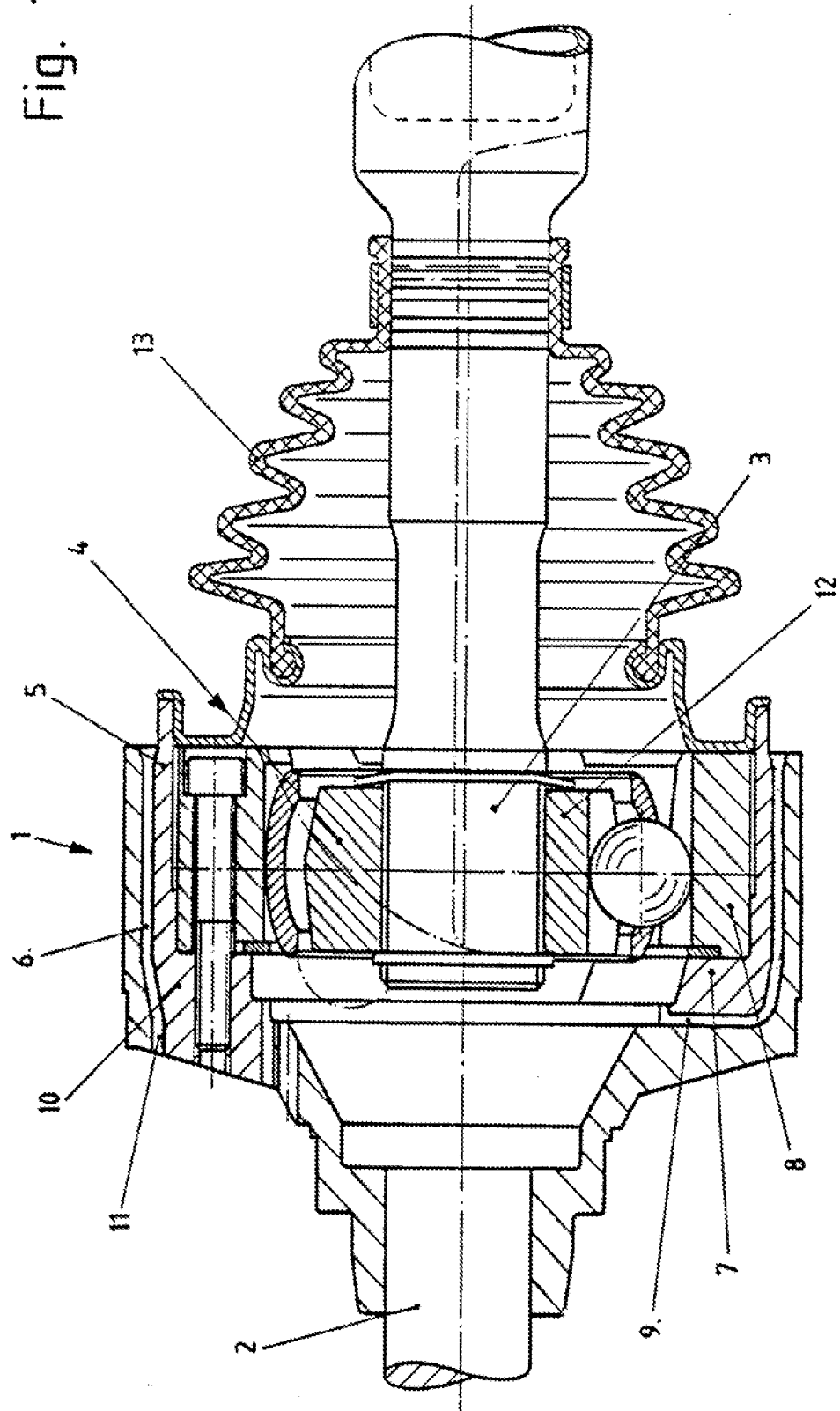
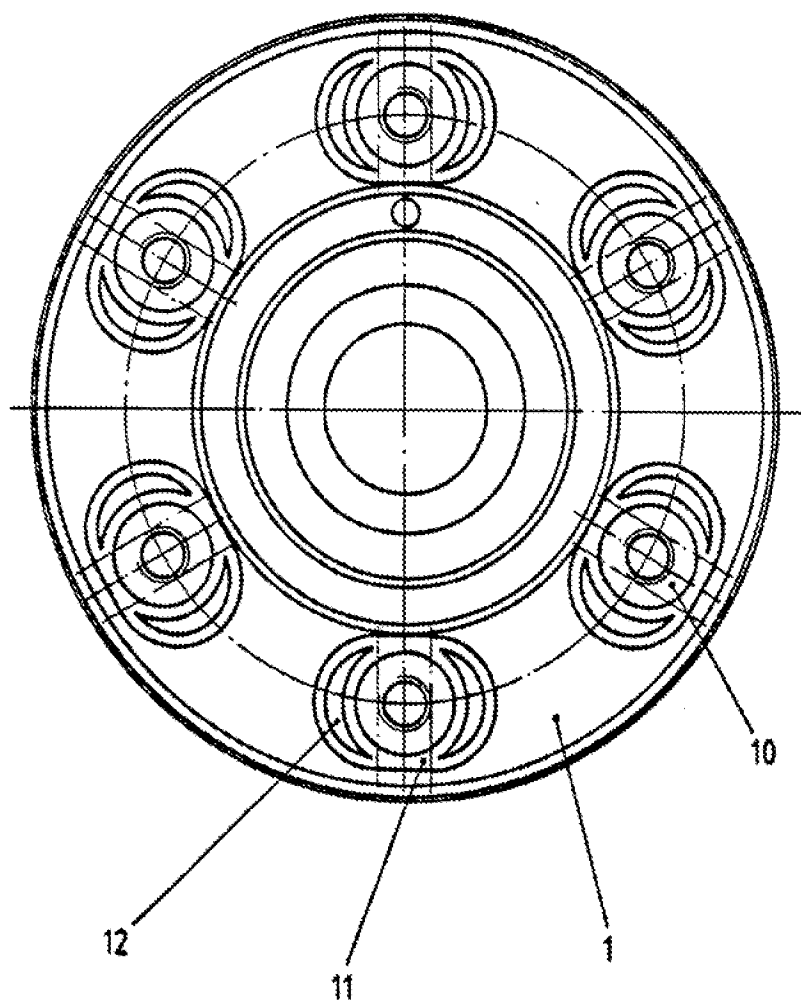


Fig. 2





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. CL.4)
X	US-A-2 995 907 (DRAIN) * Das ganze Dokument *	1	F 16 D 3/00
Y	----	2-7	F 16 D 3/76 F 16 D 3/70
Y	US-A-2 037 048 (RUTHS) * Das ganze Dokument *	2-5	
A	----	8,9	
Y	FR-A-1 225 869 (VOIGT) * Das ganze Dokument *	6,7	
A	GB-A- 857 420 (LAYCOCK ENGINEERING) * Das ganze Dokument *	1	
A	FR-A-1 205 789 (GELENKWELLENBAU) * Das ganze Dokument *	1	
A	GB-A- 946 363 (GELENKWELLENBAU) * Das ganze Dokument *	1	
A	US-A-2 727 368 (MORTON) * Spalte 3; Figuren 6,7 *	4	
A	DE-A-3 134 310 (DAIMLER-BENZ) * Seiten 13,14; Figur 2 *	7	

Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 30-06-1988	Prüfer BALDWIN D.R.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund Q : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	